Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/3871

23. 02. 96

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Rainder Steenblock, Gila Altmann (Aurich), Kristin Heyne, Albert Schmidt (Hitzhofen) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Wirtschaftlichkeit des Transrapid

„Wir ziehen den Transrapid unbeirrt durch", so Bundesminister für Verkehr, Matthias Wissmann, in einem Gespräch mit dem Berliner Tagesspiegel am 4. Februar 1996.

Zur Kritik des Bundesrechnungshofes an zu niedrig einkalkulierten Grundstückskosten sagte der Bundesminister für Verkehr, Matthias Wissmann, am 7. Februar 1996 dem Deutschlandfunk: „Ich glaube allerdings, daß er die Risiken an diesem Punkt überschätzt, weil wir weitgehend über Bahngelände vorgehen werden."

Am 6. Februar 1996 sagte der Bundesminister für Verkehr, Matthias Wissmann, in einem dpa-Gespräch: „Bei einer Verlängerung der Strecke in die Berliner City könne größtenteils Gelände der Deutschen Bahn genutzt werden, so daß Erwerb vom freien Markt nicht erforderlich sei."

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Funktion hat nach Auffassung der Bundesregierung die umfassende Wirtschaftlichkeitsrechnung, deren Vorlage von der Magnetschnellbahn-Planungsgesellschaft nach Abschluß des Raumordnungsverfahrens angekündigt wird?

   Wird die Bundesregierung die Entscheidung, ob der Transrapid gebaut wird, von der Wirtschaftlichkeitsrechnung abhängig machen?

2. Zieht die Bundesregierung die Möglichkeit in Betracht, daß die Wirtschaftlichkeitsrechnung zuungunsten des Transrapid ausgeht?

   Wenn nein, warum ist sie sich angesichts der Kritik u. a. des Bundesrechnungshofes, von Prof. Dr. Rothengatter (Universität Karlsruhe) und Dr. Hopf (Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung) an überschätzten Erlösen und unterschätzten Kosten so sicher?

Wenn ja, auf welcher Grundlage behauptet der Bundesminister für Verkehr, Matthias Wissmann, unbeirrt schon jetzt, daß der Transrapid „durchgezogen werde"?

3. Zu welchem Zeitpunkt und mit welchen geplanten Beschlüssen würden Fakten geschaffen werden, die im Falle eines Verzichts auf den Transrapid Kosten, wie z. B. Entschädigungen, Vertragsausstiegsgebühren u. ä., verursachen?

4. Welche Kompensationen wurden der DB AG dafür geboten, daß sie sich an der avisierten Gründung der Magnetschwebebahn-Betriebsgesellschaft beteiligt und neuerdings sogar Bereitschaft signalisiert, auf eine Entschädigung für Erlös- bzw. Deckungsbeitragsausfälle zu verzichten?

5. Hält die Bundesregierung den Verzicht auf Erlösausfälle durch die DB AG unter unternehmerischen, betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten für vertretbar?

6. Hält die Bundesregierung es mit einer unternehmerischen Betriebsführung der DB AG für vereinbar, von ihr die Bereitstellung von bahneigenen Grundstücken weit unter dem Verkehrswert zu verlangen?

Bonn, den 22. Februar 1996

Rainder Steenblock
Gila Altmann (Aurich)
Kristin Heyne
Albert Schmidt (Hitzhofen)
Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333